

WSD Süd/M 231.2-DoA-VU/2 II	Donauausbau Straubing – Vilshofen Vertiefte Untersuchungen	Stand: 27.05.1999 Redaktionell überar- beitet: Juni 2001
--------------------------------	---	--

Kurzbeschreibung der Planungsvarianten

Vergleichsfall: Ist-Zustand 2000

Der Vergleichsfall entspricht dem Ausbauzustand im Jahr 2000. Er ist Basis für die wirtschaftliche und ökologische Bewertung der Planungsvarianten. Der Ausbaustandard entspricht der Wasserstraßenklasse VI a. Dieser ermöglicht die Fahrt von Einzelfahrzeugen und Verbänden mit einer Breite bis zu 22,4 m und einer Länge bis zu 110 m; in der Bergfahrt sind auch einspurige, zweigliedrige Schubverbände mit einer Breite bis zu 11,4 m und einer Länge bis zu 190 m zugelassen. Der für diese Wasserstraßenklasse geforderte Tiefgang und die geforderte Brückendurchfahrtshöhe werden nicht erreicht bzw. sind wasserstandsabhängig. Außerdem sind über lange Strecken Begegnungseinschränkungen vorhanden bzw. ist nur Richtungsverkehr möglich.

Für den Vergleichsfall gelten folgende Kriterien:

1. Der optimierte Ist-Zustand umfasst eine Unterhaltung der Fahrrinnensohle im Bereich der freifließenden Strecke auf RNW 97 – 2,00 m. Darüber hinaus wird im Bereich der Stauwurzel der Staustufe Kachlet (Bürgerfeld), in dem bei steigenden Abflüssen die Wasserstände nicht in gleichem Maße ansteigen wie in der oberhalb anschließenden freien Fließstrecke, die Fahrrinnensohle soweit tiefergelegt, dass bei MQ im Stauwurzelbereich die gleiche Wassertiefe vorhanden ist wie in der freifließenden Strecke.
2. Die Fahrrinnenbreite bleibt erhalten.
3. Maßnahmen zur Sohlstabilisierung sind kurzfristig im Bereich der tiefen Krümmungskolke (Straubinger Schleife, Reibersdorfer Kurven) vorgesehen. Mittel- bis langfristig sind zum Ausgleich des Geschiebedefizits Maßnahmen zur Sohlstabilisierung notwendig.